

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ
MINISTRY OF EDUCATION AND SCIENCE OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

Л.Н.ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ
L.N. GUMILYOV EURASIAN NATIONAL UNIVERSITY



IX Астана экономикалық форумы аясындағы
**«ЖАҢА ДАНУ ЖАҒДАЙЫНДА ЖАҢА ИНДУСТРИЯЛАНДЫРУ –
ҚАЗАҚСТАННЫҢ ЭКОНОМИКАЛЫҚ ӨСУІНІҢ ДРАЙВЕРІ»**
жас ғалымдардың халықаралық ғылыми конференциясының
ЕҢБЕКТЕР ЖИНАҒЫ

I БӨЛІМ

25 мамыр 2016 ж.

СБОРНИК ТРУДОВ

международной научной конференции молодых ученых
**«НОВАЯ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИЯ КАК ДРАЙВЕР ЭКОНОМИЧЕСКОГО
РОСТА В КАЗАХСТАНЕ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ»**
под эгидой IX Астанинского экономического форума

ЧАСТЬ I

25 мая 2016 г.

PROCEEDINGS

of the international scientific conference of young scholars
**«NEW INDUSTRIALIZATION AS A DRIVER OF ECONOMIC
GROWTH IN KAZAKHSTAN IN TERMS OF GLOBALIZATION»**
in the framework of the IX Astana Economic Forum

PART I

25 May 2016

Астана, Қазақстан
Astana, Kazakhstan

УДК 338.28(574)(06)
ББК 65.9(5Қаз)-І 551я431
Ж 28

Редакционная коллегия:

Декан Экономического факультета д.э.н., профессор Макыш С.Б.,
Заместитель декана по научной работе, к.э.н., и.о. доцента Бакирбекова А.М.
Заведующий кафедрой «Экономика» к.э.н., и.о. профессора Рахметулина Ж.Б.
Заведующий кафедрой «Финансы» д.э.н., и.о. профессора Садвокасова К.Ж.
Заведующий кафедрой «Туризм» к.э.н., доцент Дуйсембаев А.А.
Заведующий кафедрой «Учет, аудит и анализ» к.э.н, доцент Алибекова Б.А.
Заведующий кафедрой «Менеджмент» д.э.н., профессор Толысбаев Б.С.
Заведующий кафедрой «Экономическая теория и антимонопольное регулирование» к.э.н., доцент
Бабланов Т.К., к.э.н., и.о. доцента Ауелбекова А.К.

Ж28 Жаһандану жағдайында жаңа индустриаландыру – Қазақстанның экономикалық өсуінің драйвері: Жас ғалымдардың халық. ғыл. конф.еңбектер жинағы. – Астана: Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, 2016.

Новая индустриализация как драйвер экономического роста в Казахстане в условиях глобализации: Сб. материалов межд. науч. конф. молодых ученых. – Астана: Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, 2016.

Proceedings of the international scientific conference of young scholars «**New industrialization as a driver of economic growth in Kazakhstan in condition of globalization**» Astana, L.N.Gumilyov Eurasian National University, 2016.

ISBN 978-9965-31-762-0

ISBN 978-9965-31-762-0

Халықаралық ғылыми конференциясының еңбек жинағында жаһандану жағдайындағы жаңа индустриаландыру мен экономикалық өсудің өзекті мәселелері қарастырылған.

В сборнике материалов международной научной конференции рассмотрены актуальные вопросы новой индустриализации и экономического роста в условиях глобализации.

The collection of materials in the international scientific conference considers important issues of the new industrialization and economic growth in globalization.

ISBN 978-9965-31-762-0

ISBN 978-9965-31-762-0

УДК 338.28(574)(06)

ББК 65.9(5Қаз)-551я431

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ТУРИЗМДЕГІ КӨЛІК КЕШЕНІНІҢ ҚАЗІРГІ ЖАЙ-КҮЙІН ТАЛДАУ

Касымова А.М.

Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті
Астана қ., Қазақстан Республикасы
e-mail: aiko_1990kz@mail.ru

Көлік ел экономикасын дамыту негізі және халық шаруашылығының барлық салалары мен сфераларындағы тығыз байланыс арқылы сипатталатын күрделі әлеуметтік-экономикалық және техникалық жүйе болып табылады.

Халық шаруашылығының материалдық өндіріс саласы және өндірістік-әлеуметтік инфрақұрылым субъектісі ретінде көлік нарықтық экономиканың тиімді қалыптасуына елеулі әсер етеді.

Өндірістік процестің түрлі кезеңінде көлік дайын өнім жасап шығаруға қажетті құрамдас бөлшектер мен шикізатты тасымалдау бойынша ішкі технологиялық қызметті атқарады. Бұл жағдайда көлік шығындары өнім өндірісінің өзіндік құнына енгізіледі. Ішкі өндірістік (өнеркәсіптік) көлікке ішкі көліктік коммуникациялар мен техникалық құралдар (кіру жолдары, көтеру-көлігі құралдары, т.б.) жатады. Ішкі өндірістік қызметке қоса көлік басқа да маңызды міндетті - өндіріс сферасынан тұтыну сферасына дайын өнімді тасымалдауды жүзеге асырады. Басқаша айтқанда, егер көлік өндіріс сферасынан тұтыну сферасына өнімді жеткізіп бермесе, онда өнім өндірісі болмады деген сөз, өйткені өнімге деген қажеттілік қанағаттандырылмайды. Тасымалдауды жүзеге асыра отырып, көлік маңызды материалдық өзгеріс енгізеді - тұтынушыға қатысты өнімнің орнын ауыстырады, оның кеңістіктік болмысын өзгертеді және тұтыну құнын қалыптастырады.

Көлікке тән тұрақты үш элемент материалдық өндірістің кез келген саласында бар, атап айтқанда: еңбек құралы – көлікті сақтауға, жөндеуге және оған қызмет көрсетуге арналған көлік құралдары, ғимараттар мен қодырғылар, жабдықтар; еңбек заты (тасымалдау объектісі) – жүктер мен жолаушылар; адамдардың мақсатты түрде әрекет етуі – еңбек.

Осылайша, көлік материалдық өндіріс саласы қатарына қосылған, бірақ өндірістік процесінде, өнімінде, техникасы, технологиясы, ұымдастырылуы мен басқаруында өзіндік ерекшелігі бар сала.

Көліктің жай-күйі мен дамуы Қазақстан Республикасы үшін ерекше маңызға ие. Қазақстанның географиялық ерекшеліктері (кең-байтақ аумағы, теңізге шығатын жолының болмауы, елді мекендерінің және табиғи ресурстарының біркелкі орналаспауы) көлік жүйесіне жоғары тәуелділіктің себебі бола отырып, оның экономикасын әлемдегі барынша жүк қажеттілікті экономикалардың бірі етеді.

Еуропа мен Азияның тоғысында орналасқан Қазақстан Азия елдеріне Ресей және Еуропамен географиялық жағынан баламасыз жер үсті көлік байланысын ұсына отырып, айтарлықтай транзиттік әлеуетке ие. Республика әуе кеңістігінің тартымдылығы мен транзиттік әлеуеті де өсуде. Аса көлемді өткізу нарықтары бар елдермен көршілес болу да отандық көлік жүйесінің дамуын перспективалы етеді.

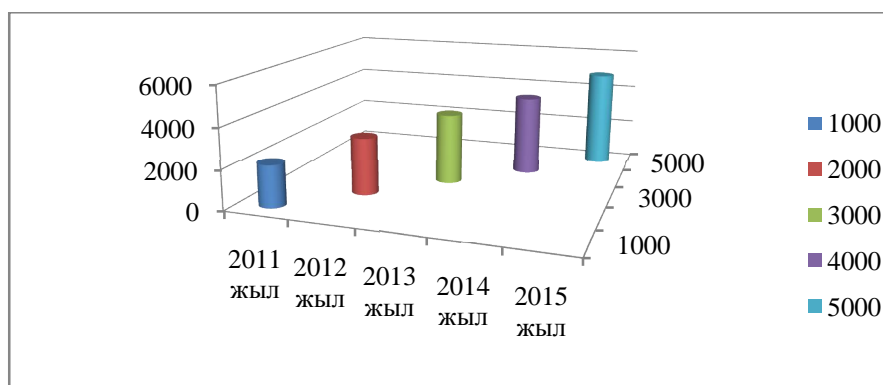
Жерінің біршама жазықтығы және табиғи тастың үлкен қоры болуы темір жол және автомобиль көлігінің коммуникацияларын кедергісіз дамытуға мүмкіндік береді. Жер үсті жолдары қатынасы желісінің негізгі үлесі автомобиль және темір жолдарға (тиісінше 88,4 және 14,0 мың км) келеді. Пайдаланатын су жолдарының ұзындығы 3,9 мың км, әуе трассаларының ұзындығы - 61 мың км құрайды. 1000 шаршы км аумақтағы көлік желісінің тығыздығы: 5,1 км темір жолды, 32,4 км қатты төсемді автомобиль жолдарын, 1,5 км ішкі су жолдарын құрайды.

Қазақстанның 90 жылдардың басында жасаған нарықтық экономикаға деген таңдауы және басталған реформалар көлік жұмысының жағдайын және көлік қызметтеріне деген сұраныстың сипатын айтарлықтай өзгертті.

Реформалар жүргізудің бірінші онжылдығында көлікте құрылымдық және институционалдық өзгерістер жүргізілді. Көліктің жаңа әлеуметтік-экономикалық жағдайларға жауап беретін құқықтық базасы құрылды. Мемлекеттік басқару мен шаруашылық қызметтің функциялары бөлінді, нарық жағдайларына барабар көлік қызметін мемлекеттік реттеу жүйесі құрылды. Көліктің кейбір түрлеріне жекешелендіру негізінен аяқталды.

Ұйымдастыру-құқықтық нысандардың құрылымы мен көлік кәсіпорындарының саны барлық сала бойынша жыл сайын өзгеріп отырады. Бұл бәсекелік принциптерімен және көлік қызметтеріне нақты сұраныспен реттелетін оңтайлы нарық қалыптасуының жалғасып отырғанын білдіреді.

Көліктің жүйе құраушы рөлі айтарлықтай өсті және оны дамыту міндеттері мен әлеуметтік-экономикалық өзгерістер басымдықтары арасындағы өзара байланыс жақсарды. Көлік негізінен жолаушылар және жүк тасымалына деген өскелең сұранысты қанағаттандырды. 2010 жылдан бастап 2015 жылды қоса алған кезеңде көлік қызметтерінің өсуі: жылына орташа алғанда жолаушылар тасымалында 9,8%-ды, жүк тасымалында 12,5%-ды (орташа жыл сайынғы экономикалық өсу 11,7% болғанда) құрады (1 сурет).



Сурет 1. Қазақстандағы соңғы жылдардағы есеп бойынша халықтың көлік құралдарын пайдалану динамикасы

Қазақстандағы соңғы жылда жолаушылардың көлікті пайдалану динамикасы өсуде, ең аз көлданылатын облыс Солтүстік Қазақстан облысы 24,6 %, Қостанай облысы 28,5 %, Қызылода облысы 31,3 %, Жамбыл облысы 34,7 %. Ең көп жолаушыларды тасымалдайтын облыстарға келсек Алматы қаласы 54,6 %, Оңтүстік Қазақстан облысы 47,4 %, Астана қаласы 56,3 %, Атырау облысы 40%, Алматы облысы 38,8 %. Көліктің нарық жағдайына жалпы бейімделгеніне қарамастан, қазіргі уақытта көлік жүйесінің жай-күйін оңтайлы, ал оның даму деңгейін жеткілікті деуге болмайды.

Көлік-коммуникация желісінің елдің барлық аумағында теңгерімсіз орналасуы бірыңғай экономикалық кеңістіктің дамуы мен халықтың ұтқырлығының өсуіне кедергі болып отыр. Өнеркәсіптік бағдарланған темір жол және автомобиль жолдарының желісі бұрынғы кеңестік республикалардың аумақтық шекараларын ескерместен дамыған⁶. Көлік инфрақұрылымының кейбір техникалық көрсеткіштерінің халықаралық стандарттармен және Қазақстанның қазіргі сауда серіктестерінің жүйелерімен сәйкес келмеуі өңірлік кірігу мен сауда-көлік байланыстарын дамыту жолындағы елеулі кедергі болып табылады.

Көлік желісін дамытуда біркелкілік жоқтықтың елеулі болуы өңірлердің экономикалық дамуына кедергі жасауда. 2 мыңдай ауылдық елді мекеннің жыл бойғы көлік қатынасы жоқ. Елді мекендердің тұрақты қатынаспен қамтамасыз етілуі 89,3%-ды құрайды.

Қазақстандағы көлік кешенінің жағдайы отандық және шетелдік мамандардың ерекше назарларында, олар негізгі кемшіліктермен алаңдаулы. Олардың ішінде көлікте қолданылатын ескірген технологиялар мен көлік қызметтерінің төмен қызмет көрсету деңгейі, халықаралық тасымалдаулардың қанағаттандырылмайтын ұйымдастыру мәселелері

бар. Дамыған мемлекеттерде көлік ағымдарын тиімді ету себебінен табыстың үлкен бөлігін қамтамасыз ететін логистика, олардың өзара тиімді әрекеттесуі Қазақстанда дамудың алғашқы кезеңінде. Экономикалық дағдарыс кезі экономиканы құрылымдық қайта құруда маневрлеу мүмкіндіктерін төмендететін республиканың көлік кешенінің сәйкессіздігі мен мәселелерін анық көрсетіп берді. Сәйкесінше, дағдарыстың салдарынан елдің үкіметі мен аймақтардың басшылығы Қазақстандағы заманауи көліктің дамуы мен келешегіне аса назар аударып бастады.

Мұны мақсаттар мен міндеттер негіздей түседі және де мемлекеттік даму бағдарламаларын

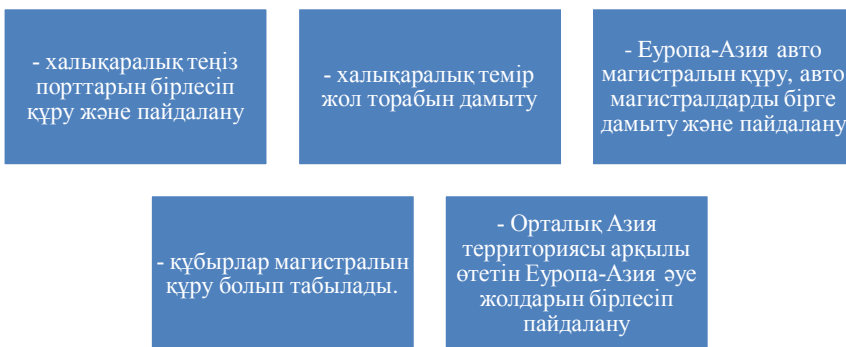
жүзеге асыруда оның жалпы және жеке өлшемдерін көлік кешенін кемелдендіру бойынша нақты міндеттер қарастырылған [1].

Қазақстанның сыртқы нарыққа шығуындағы ортақ көлік жүйесін құру мәселесі: Қазақстанның қазіргі әлем нарығында алатын орны зор. Өз тәуелсіздігін алғаннан кейін Қазақстан Республикасы, қоғамдық өмірдің барлық салалары бойынша халықаралық ынтымақтастықтарға белсене араласуда. Бүгінде ол халықаралық ынтымақтастықтың әртүрлі одақтары мен ұйымдарының (БҰҰ, ТМД, ШЫҰ, ЕЫҚҰ т.б.) мүшесі болып, өзінің дербес дипломатиясын қалыптастыруға мүмкіндік алды.

Осы тұрғыда Қазақстанның мемлекеттік саясатының басты бағыттарының бірі — Орталық Азия аймағында интеграциялық үдерісті дамыту, әлемнің көптеген еледімен экономикалық интеграцияны қалыптастыру үшін Ұлы Жібек жолындағы дәстүрлі коммуникацияларды қайта жандандыру және мұнай — газ құбырларындағы қазіргі заманғы коммуникацияларды дамыту болмақ. Бұл коммуникацияларды игеруде Қытай, Жапония сияқты әріптестердің үлесі басым. Қазіргі таңда Орталық Азия аймағындағы экономикалық интеграцияның мынадай жетістіктерін атап айтуға болады: мемлекетаралық автомобиль жолдары мен теміржол көлігін бірлесе пайдалануда; үшінші елдер нарығына шығу үшін жүк транзитін қамтамасыз етуде; Транс – Азия – Еуропа (ТАЕ) байланысының талшықты – оптикалық желісінің ұлттық сегменттерін жобалау мен тұрғызуда; жердің жасанды серіктерін (ЖЖС) телевизиялық және радио бағдарламалармен алмасу үшін бірлесе пайдаланудың техникалық – экономикалық негізделген (ТЭН) жобаларын жасауда және жерді, автожолдарды, мемлекетаралық жалға беру туралы, фармацевтика өнеркәсібі мен денсаулық сақтау саласындағы келісімдер де іске асуда.

Сонымен қатар ТРАСЕКА шеңберінде көлік тасымалы саласындағы үйлестіру мемлекеттер арасындағы шекаралардан өтуді ресми рәсімдеуді аяқтау, жалпы инфрақұрылым, ең алдымен бірлескен көлік және энергетикалық жүйелерді сыртқы нарыққа шығу мақсатында құру бойынша өзара іс – қимыл, су-энергетикалық және су шаруашылықтарын бірлесе пайдалану мәселелері негізгі орынға қойылды.

ТРАСЕКА (Еуропа — Кавказ — Азия көлік дәлізі) 2009 жылдың қаңтарында «Орталық Азия елдері үшін халықаралық логистикалық орталық» ретінде құрылды. Жобаның ортақ міндеті логистикалық мүмкіндіктерді, желілердің өзара іс-қимылдары мен мультимодальды көлікті жетілдіру арқылы ТРАСЕКА дәлізі бойынша халықаралық саудаға және тауарлардың қозғалысына ықпалдасу болып табылады. Бұл жоба қаржылық, техникалық, экологиялық және институционалдық жағдайларды құрумен және ТРАСЕКА дәлізі бойынша логистикалық орталықтар желілерін құруға бағытталған зерттеулер жүргізумен айналысады. Орталық Азия — ТРАСЕКА дәлізіне Орталық Азияның төрт елі Қазақстан, Қырғызстан, Тәжікстан және Өзбекстан кіреді. Орталық Азия – ТРАСЕКА көлік дәлізін дамытудың негізгі алғышарттары (2 сурет).



Сурет 2. ТРАСЕКА жобасының жалпы міндеттері

Қазақстанның халықаралық туристік және қаржылық нарықтарға шығу жағдайында елдің көлік торабын дамыту маңызды мәселелердің бірі болып отыр. Еуразиялық құрылықтың ортасында орналасқан Қазақстанның Оңтүстік – Шығыс және Шығыс Азия – Еуропа бағыттары бойынша транзиттік ағымдардағы мүмкіндіктері мол. Сондықтан да осы мүмкіндіктерді тиімді пайдалана отырып экономика салаларының жедел дамуын ынталандырады. Экономика мен көлік кешенінің диалектикалық бірлікте дамуы Қазақстанның дүниежүзілік көлік жүйесіне қосылуы жолында мемлекеттің көліктік стратегиясын жетілдіруі қазіргі таңда алдыңғы қатарлы міндеттердің бірі болуда.

Қазақстан тікелей теңізге шыға алмайтын құрлық ортасындағы мемлекет ретінде әлемдік нарыққа тек көрші мемлекеттер арқылы ғана шыға алатындықтан көршілес елдермен көліктік интеграциялық байланыс орнатудың маңызы зор.

Көлік нарығы – қызмет көрсету нарығының маңызды бір саласы. Көлік бір жағынан тауарлар айырбасын іске асырушы болса, екінші жағынан ол – нарық субъектсі ретінде тауарлар мен жүргіншілерді тасымалдай орырып өз қызметін сатушы болып табылады.

Көлік кешені құрамын – темір жол, автомобиль, әуе, өткізгіш құбырлар, теңіз және өзен жолдарының қатынастары енетін экономика инфрақұрылымын қалыптастыратын салалар құрайды. Қазақстан көлік жүйесі бүгінде еуразиялық көлік жүйесімен интеграцияланып қызмет етуде. Мысалы, Қазақстан территориясын басып өтетін Транс Азия теміржол магистралі Азия тынық мұхит елдерінің Орталық азия мен таяу Шығыс елдерімен экономикалық байланыстары үшін маңызды рөл атқаруда. Транс Азия теміржол магистралінің солтүстік дәлізі Қытай, Қазақстан, Ресей, Белорусия, Польша мен Германия территориялары арқылы өтетін болса, орталық дәлізі Қытай, Қазақстан, Өзбекстан, Түркіменстан, Иран және Түркия территориялары арқылы өтеді.

Дүниежүзілік қоғамдастыққа ене бастаған Қазақстанның алғашқы қадамдарын, оның ұлғайып келе жатқан экономикалық байланыстарынан анық көруге болады. Мемлекетаралық қоғамдық еңбек бөлінісі, дамыған дүниежүзілік сыртқы сауда, көлік қатынастарының, ғылым мен техниканың өркендеуі сыртқы қарым-қатынасты одан әрі нығайтады. Қазақстанның егеменді мемлекет ретінде қалыптасуы мен дамуында сыртқы экономикалық қарым-қатынастардың негізгі бағыттарына — ТМД елдерімен байланыстарды нығайту, алыстағы шетелдермен қатынастарды дамытуға назар аудару жатады. Атап айтқанда: Азия-Тынық мұхиты аймағының Пекин-Сеул-Токио арқылы Оңтүстік Шығыс Азияның басқа елдеріне шығуы. Бұл бағыттың алдыңғы қатарлы технологияларды, ірі көлемде инвестициялар көзін, болашақта біздің өнімді өткізу және Қазақстанда бірқатар жобаларды іске асыру үшін үлкен мәні бар. Сонымен қатар ежелгі Жібек Жолын қалпына келтіруде де маңызы зор. Сыртқы байланыстардың келесі бір бағыты «Азия» деп аталады. Мұнда өткізу нарығы және нарықтық экономиканы дамыту үлгілерінің бірі ретінде Түркияға басты назар аударылады. Шетелдермен экономикалық байланыстың үшінші бір бағыты «Еуропа», мұнда әсіресе ГФР-ға басты назар аудару қажет, себебі ол ТМД-ға басқа дамыған елдермен салыстырғанда мол қаржы жұмсауға әзір.

Қазақстанның халықаралық туристік байланыс рөлін күшейту үшін оған тән ерекшеліктерге сай бағдарлау қажет. Қазақстанның қазіргі кездегі басты ерекшелігі – оның дамыған, сондай-ақ дамушы елдер қатарында бірдей болуын айтуға болады. Қазақстанды дамыған елдер қатарына қосатын факторларға халқының жаппай сауаттылығы, ғылыми зерттеу мекемелерінің кең жүйесі, ғарыштық зерттеулерге қатысу мүмкіндіктері жатады. Ал, экономиканың, шетел инвестициялары мен жаңа технологияларға деген қажеттілік, инфрақұрылымның төмен дәрежесі, республиканың дамушы ел екендігінің дәлелдері.

Сондықтан, Қазақстан дербес сыртқы туристік байланыстарды жүзеге асыруда халықаралық мәселе қалыптасқан жағдайларды ескере отырып, өз бағыт-бағдарын соларға сәйкестендіре анықтауы қажет. Халықаралық экономикадағы өз орнын тұрақтандырып, рөлін мейлінше арттыру бағыттарында жеңу үшін сыртқы экономикалық байланыстар саласын республика экономикасын құрылымдық қайта құру бағдарламасына сәйкестендіру міндеті тұр. Бұл ретте аяқталған технологиялық кешендер құрып, өндіру салаларды экстенсивті дамуға көшіріп, дүниежүзілік деңгейдегі жаңа технологияларды пайдалануды мақсат тұтуда. Сонымен қатар Қазақстанның көптеген дамыған не дамушы мемлекеттермен экономикалық қарым-қатынасқа түсуі, олармен одақтасуы, бірге іс-шаралар ұйымдастыруы кейін экономикамыздың дұрыс жолға түсуіне өз септігін тигізетіні сөзсіз [2].

Қазақстанның көлік әлеуетінің даму кешенін жалпы талдаудың жалпыланған нәтижелері келесідей негізгі үрдістерде атап өтілгені жөн:

1. Қазақстан Республикасының көлігі соңғы онжылдықта ішкі экономиканың қажеттіліктерін қамтамасыздандыру мен Қазақстанның халықаралық байланыстарға қатысуын есепке алу үшін айтарлықтай интенсивті дамыды. Сала республика экономикасы мен аймақтардың экономикасында маңызды экономикалық және әлеуметтік қызметтерді жүзеге асырады. Көліктік аймақтың таралуы әрқалай. Тасымалдауларды салмағының тасымалдаулардың жалпы саны, біріктірілген тасымалдаулардың жүйесінің дамуы есебінен қысқаруы ықтимал.

2. Дамыған мемлекеттермен салыстырғанда, Қазақстан көлігі әлі де бәсекеге қабілеттілігі төмен сала болып табылады, көліктің ЖІӨ үлесінің төмендеу үдерісі байқалады және инвестициялардың жалпы көлемінде сала тұрақты дамуымен ерекшеленбейді.

3. Көлік кешенін дамытудағы негізгі кедергі келтіруші факторлар:

- әлсіз дамыған көлік инфрақұрылымы мен жаңартылуы дереу жүргізілетін ескірген көлік паркі

- көлік пен логистика үшін халықаралық оқыту стандарттарымен дайындалған жоғары санатты мамандардың жеткіліксіздігі мен өмір бойы санаттылықты арттыру мен қайта оқыту жүйелерінің дамымауы;

- шетелдік тәжірибедегі инновациялардың жеткіліксіз қолданылуы;

4. Көліктің келешекте жемісті дамуын қамтамасыз ету үшін, көлік қызметтерінің тиімділігін арттыру үшін саланың дамытудың келешектегі стратегиясын анықтау мен талдауға кешенді тәсілді қолдану қажет, шараларды экономикалық үлгінің жүйесі бойынша жасау мен жүзеге асыру, институтталған құрылымын кемелдендіру, көліктің мемлекетпен дамуын жүзеге асыруды тиімді ету.

5. Көлік қызметкерлері мен логистика саласындағы мамандарды оқыту, қайта оқыту мен өмір бойы санатын көтеру жүйесін қайта қарау қажет.

Қазақстандағы көлік дамуының осындай арнайы барлық ерекшеліктерінің салдары болып:

- ұсынылатын қызметтердің жеткіліксіз сапасы;

- көлік шығындарының жоғары мөлшері;

- көліктік апаттардың жоғары деңгейі мен көліктің қоршаған ортаға адам денсаулығына экологиялық теріс әсер етуі табылады.

Халықаралық көлік нарықтарында, көлік құралдарына халықаралық техникалық талаптардың үнемі өзгеріске ұшырап отыратын жағдайында, Қазақстанда ескірген көлік техникасы мен технологияны қолдану отандық тасымалдаушылардың бәсекеге

кабілеттілігінің төмендеуі болып табылады. Бұл кейде қазақстандық көлік компанияларына еуропалық көлік тік кеңістікте жұмыс жасауларына әкеліп соғады (әуе компаниялары, көлік компаниялары, жүктердің халықаралық тасымалдарын ұйымдастырушылар) [3, 15-б.].

Әдебиеттер:

1. Программа по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2011-2015 г. – Астана.
2. Жолдар жағдайының жолаушылар тасымалы тиімділігіне әсері // «Жаһандану жағдайларындағы тауарлар мен қызмет көрсетудің сапасы және бәсекеге қабілеттілігінің өзекті мәселелері» Халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференция материалдары. - Қарағанды, 2012.
3. Можарова В. Транспорт в Казахстане: Современная ситуация, проблемы и перспективы развития. – Алматы, 2011. – 214 с.

РОЛЬ ГОСТИНИЧНОГО БИЗНЕСА В РАЗВИТИИ ТУРИСТСКОЙ ОТРАСЛИ КАЗАХСТАНА

Джамашова А.

Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева
г.Астана, Республика Казахстан
e-mail: hadeea@mail.ru

Развитие рынка гостиничных услуг обусловлено реализацией Стратегии вхождения Казахстана в число пятидесяти наиболее конкурентоспособных стран мира, где сфера туризма вместе с гостиничным сектором определена как приоритетная отрасль. Казахстан имеет все возможности для успешного развития гостиничного хозяйства. Богатейшая история республики, редкостные исторические памятники, самобытная культура, политическая стабильность, относительная открытость и ее готовность к сотрудничеству - все это располагает к интенсивному развитию как туристической, так и гостиничной сферы [1].

Гостиничный бизнес представляет собой социально организованный сервис деятельности, который удовлетворяет потребность в отдыхе, пище, жилье, здравоохранении, культурных развлечениях, связи с окружающей средой.

Пытаясь понять сущность организации гостиничного бизнеса, следует определить его как предприятий в основном концентрирующийся на предоставлении сервисных услуг потребителям – туристам за определенную плату.

Предприятие, как основа экономической категории, не всегда точно определяется дефиницией и имеет несколько понятий. В теоретическом и практическом понимании не существует одного универсального определения данному понятию.

Отдельные авторы определяют гостиничное предприятие как лицо, занимающееся экономической деятельностью, мотивированное желанием получения коммерческой выгоды и предназначенное для удовлетворения потребностей общества посредством производства товаров и услуг, учитывая риск одного или нескольких собственников.

Исследования управления гостиничным предприятием, функционирующим в бурной экономической среде, определяет гостиничное предприятие как самостоятельную техническую, социальную и экономическую единицу, которая по собственной инициативе и за свой счет выполняет определенную производственную деятельность для удовлетворения потребностей других социальных единиц для достижения прибыли.

Спектр туристских услуг успешно функционирует во многом благодаря предприятиям гостиничного бизнеса, основным направлением которых является создание эффективного рынка туристских продуктов и услуг. Исходя из этого, предприятия гостиничного бизнеса можно определить, как сознательно организованные, экономически независимые